loco revue

SPÉCIAL EXPOSITIONS

3/78

mensuel n° 392 - Mars 1978 / 42e année / Prix 12 F

392

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 3/78

c.f. réels	**138**	les voitures Corail (1re partie : le matériel de la SNCF)
reportage	**142**	la 29e foire internationale du jouet de Nuremberg et le salon de Paris
	182	liste express des nouveautés 78 en modélisme ferroviaire
le décor du réseau	**170**	construction : le poste nº 5 de Longueau et le PN 79 de la région Ouest
coup d'œil chez les modélistes	**173**	en HO, la 030.TB "Boer" de M. Boisse
	175	un évènement à ne pas manquer
modélisme à toute vapeur	**176**	une 040.TA au 1/20 (chapitre 14)
model shopping	**179**	Jouef (HO) voitures Brisseau SNCF (N)
divers		la presse étrangère, à travers les clubs (communiqués), des livres et des revues, petites annonces, liste récapitulative annuelle des clubs

Encart couleurs : planche à découper de X. Jacquet, construction du poste nº 5 de Longueau et du PN 79 de la région Ouest (échelle 1/160)

COUVERTURE : l'express 493, Dunkerque-Metz-Strasbourg-Bâle-Milan, tracté par la BB 15048 en gare de Metz.
cliché Wolfgang Goy

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Lavie, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION
PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous ***Tél.- (97) 24.01.65.***

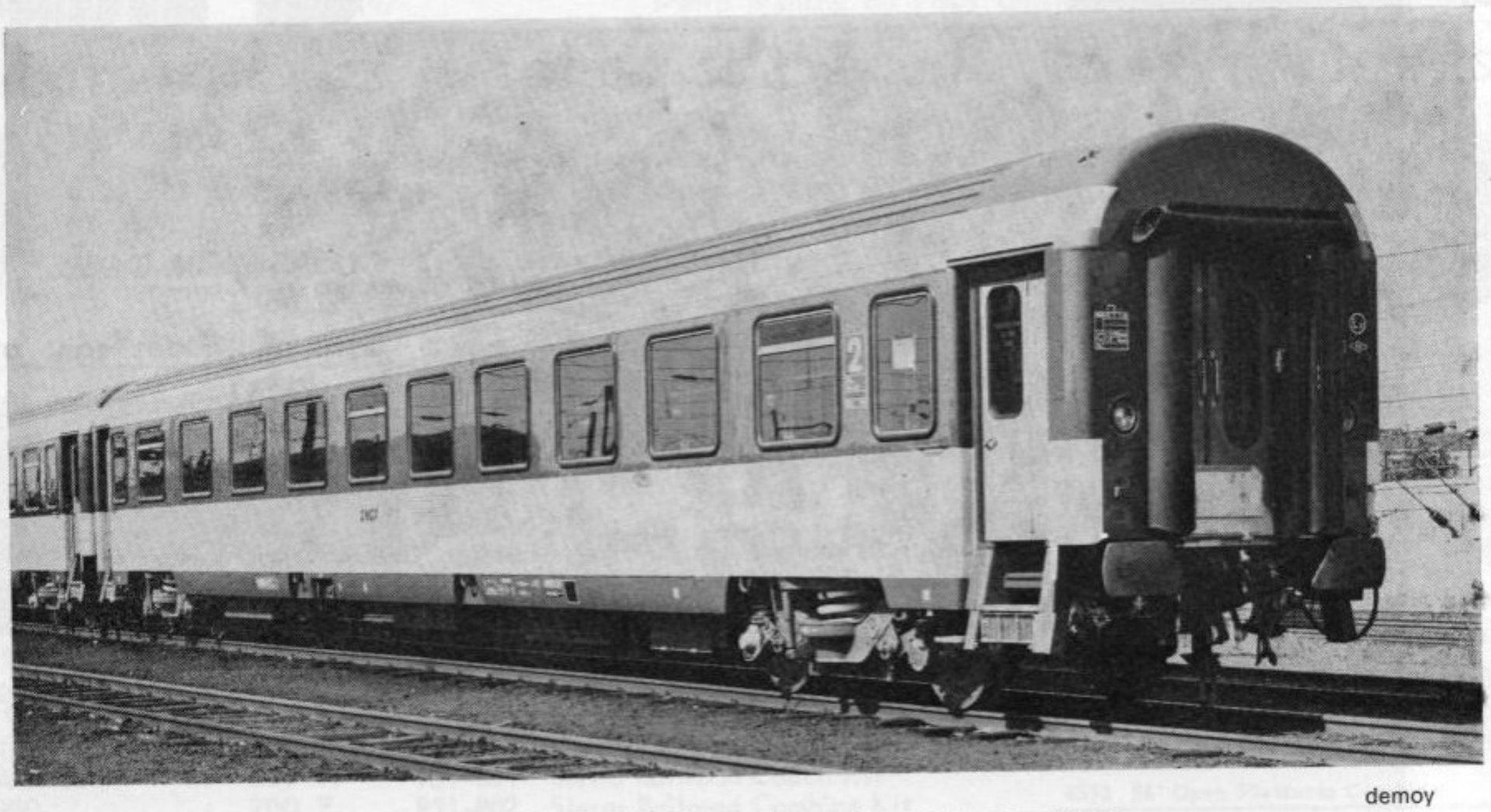
Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :
France : 9,- F autres pays : 10,- FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 86,- F autres pays : 98,- FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

les voitures CORAIL

jehan-hubert lavie



demoy

Ci-dessus : A4 B6u 51 87 30 70 018-5 (Paris-Ourcq) - type VU 75

LES VOITURES CORAIL ET LEURS REPRODUCTIONS EN HO.

La présentation simultanée par trois grandes marques spécialisées de voitures Corail au 1/87 nous a incités tout naturellement à réaliser une étude comparative de ces nouveautés.

Un test paru dans « Loco-Revue 382 » a traité du premier modèle commercialisé : celui de la CEMP. Nous avions signalé à l'époque, la sortie imminente des voitures Jouef et annoncé qu'une firme autrichienne travaillait aussi sur un tel matériel. C'est chose faite aujourd'hui, et nous sommes donc en mesure de publier notre étude. Bien sûr, il est toujours intéressant de découvrir comment des prototypes identiques ou approchants peuvent être interprétés, lorsque trois fabricants distincts ont choisi de les reproduire à une même échelle. C'est donc avec un regard aiguisé que nous avons abordé cet essai.

GENÈSE D'UNE IDÉE-FORCE.

La période d'après-guerre a été marquée par d'importantes mutations dans le domaine des transports de voyageurs. L'extension du réseau autoroutier, le développement des relations aériennes intérieures et de profonds changements dans les habitudes et les déplacements des ménages risquaient de provoquer une désaffection sensible du public envers le chemin de fer dans un avenir plus ou moins lointain.

Au sein de ce climat très concurrentiel, la SNCF se livra à d'inéluctables confrontations et parfois même à de dures batailles pour son existence.

Dans cette perspective, la stratégie n'était plus seulement de maintenir des positions acquises, mais bien d'en préparer et d'en occuper systématiquement de nouvelles. Pour y parvenir, elle dut maîtriser des données, élaborer des prévisions, formuler des objectifs et prévoir une forme d'action offensive, en rénovant ses moyens logistiques et son image de marque.

SA FINALITÉ : LA VOITURE CORAIL.

Les différentes études de marché menées par le département Marketing (MK) révélèrent une certaine insatisfaction de la clientèle deuxième classe partiellement captive des transports publics.

L'analyse des solutions possibles réalisée conjointement par la SNCF et le designer Roger Talon, permit d'envisager une amélioration considérable du « profil-confort » offert dans les deux classes par l'application du conditionnement d'air d'une part et la recherche de nouvelles orientations efficientes pour la définition fonctionnelle et formelle de l'environnement, des volumes, des espaces, des matériaux et des couleurs, d'autre part.

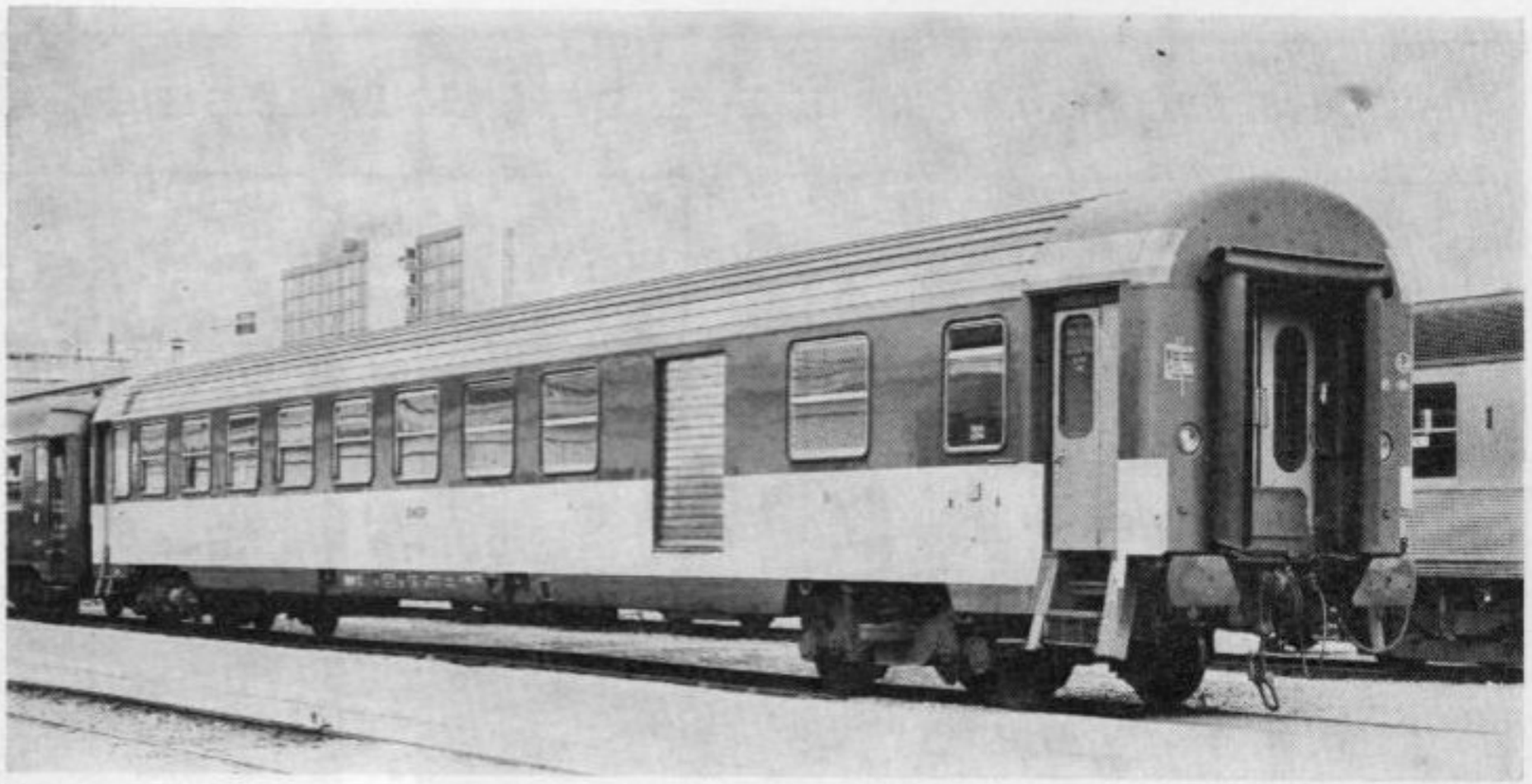
L'introduction massive, depuis 1975, de cette nouvelle génération de matériel d'une haute technicité, dénommée « Corail » par la contraction des mots « confort » et « rail » n'a été rendue possible que par l'adoption de conceptions autorisant une fabrication en grande série par les constructeurs, les cadences de livraison atteignant un rythme inconnu en France auparavant (jusqu'à 67 unités mensuelles pour les VTU 75 !). La pluralité des programmes de commandes a autorisé aussi une plus grande souplesse pour l'acquisition de ce matériel.

Les voitures « Corail » sont aujourd'hui présentes sur les cinq réseaux de la SNCF. Les nouvelles dispositions adoptées en matière de confort ont créé un impact favorable auprès du public, et sont très appréciées par les utilisateurs.

1 - B6Dd2 (36t) 51 87 82 70 207-1 type VU 75

2 - A10rtu (40t) 50 87 10 77-177-7 type VTU 75

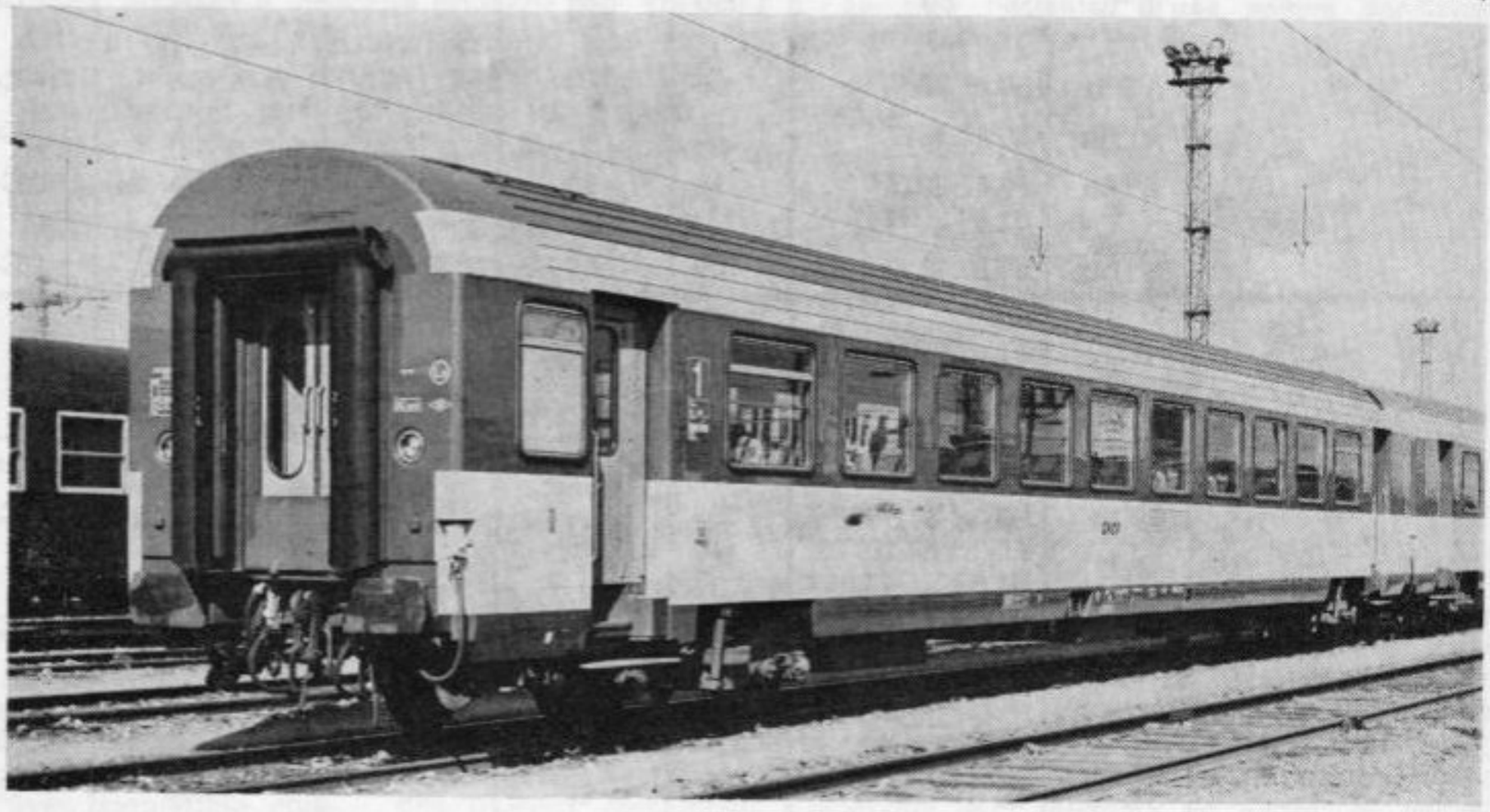
3 - B10 C10ux (41t) 51 87 50 70 054-5 (Voiture-couchettes de 2e classe) type VU 75.



1 demoy

2 demoy

L'appellation « Corail » désigne en fait plusieurs types de véhicules distincts desquels découle un certain nombre de séries. Dans le présent article, nous nous contenterons de donner une description succincte de chacune de ces voitures, qui feront l'objet, par la suite, d'une étude plus détaillée dans nos fiches documentaires LR.



VTU 75, VU 75 ET VSE.

• Les voitures VTU 75 à couloir central sont destinées à entrer dans la composition des trains rapides et express sur des parcours intérieurs et sur certaines relations internationales diurnes.

• Le type VU 75 à compartiments séparés regroupe plusieurs séries de voitures destinées, suivant leurs caractéristiques, à des services très différents, à l'intérieur du pays, à quelques rares exceptions près.

• VSE signifie « voitures standard européennes ». Elles résultent d'une commande groupée, effectuée par un certain nombre d'administrations européennes, sous l'égide d'Eurofima. Initialement prévues pour les grandes relations internationales, ces voitures à compartiments séparés ne font donc pas exactement partie de la nouvelle génération « Corail », mais nous avons voulu les incorporer dans cette étude, car les besoins de la SNCF en matériel international touchant essentiellement des voitures de deuxième classe et mixtes première et deuxième classe, la grande majorité des A9u « VSE » a été peinte aux coloris « Corail » et circule en service intérieur. Huit voitures « VSE » ont tout de même reçu la livrée européenne « C1 » (caisse orange, bandeau blanc cassé). Celles-ci sont attachées au centre de gérance du Landy (Nord) qui les engage en rames homogènes avec les 35 $B^{10}tu$ (VTU 75-80 places) les 10 A^4B^6u et les 11 B^6Dd^2 (VU 75) de même présentation, sur la ligne Paris-Bruxelles-Amsterdam.

3 demoy

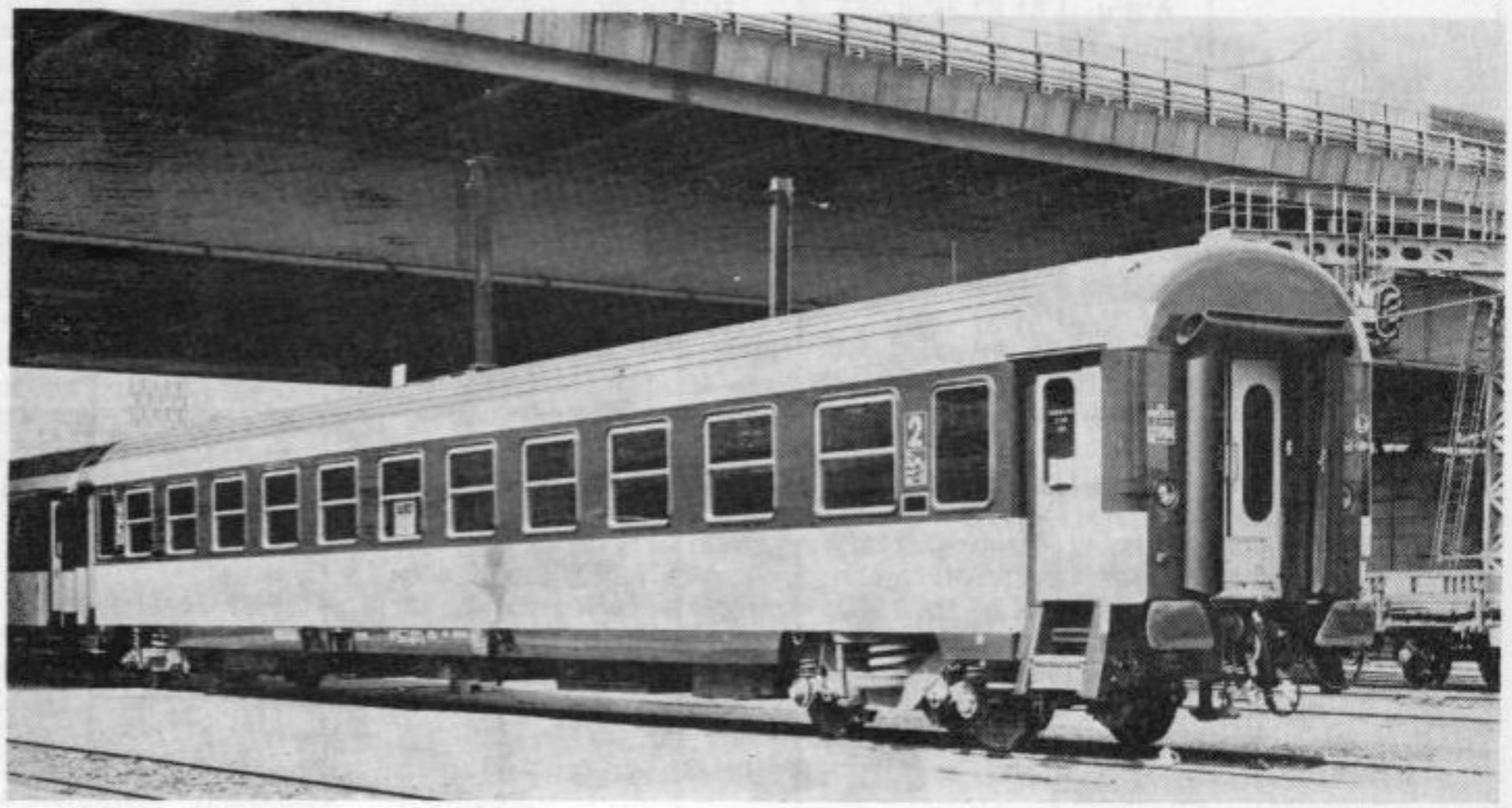
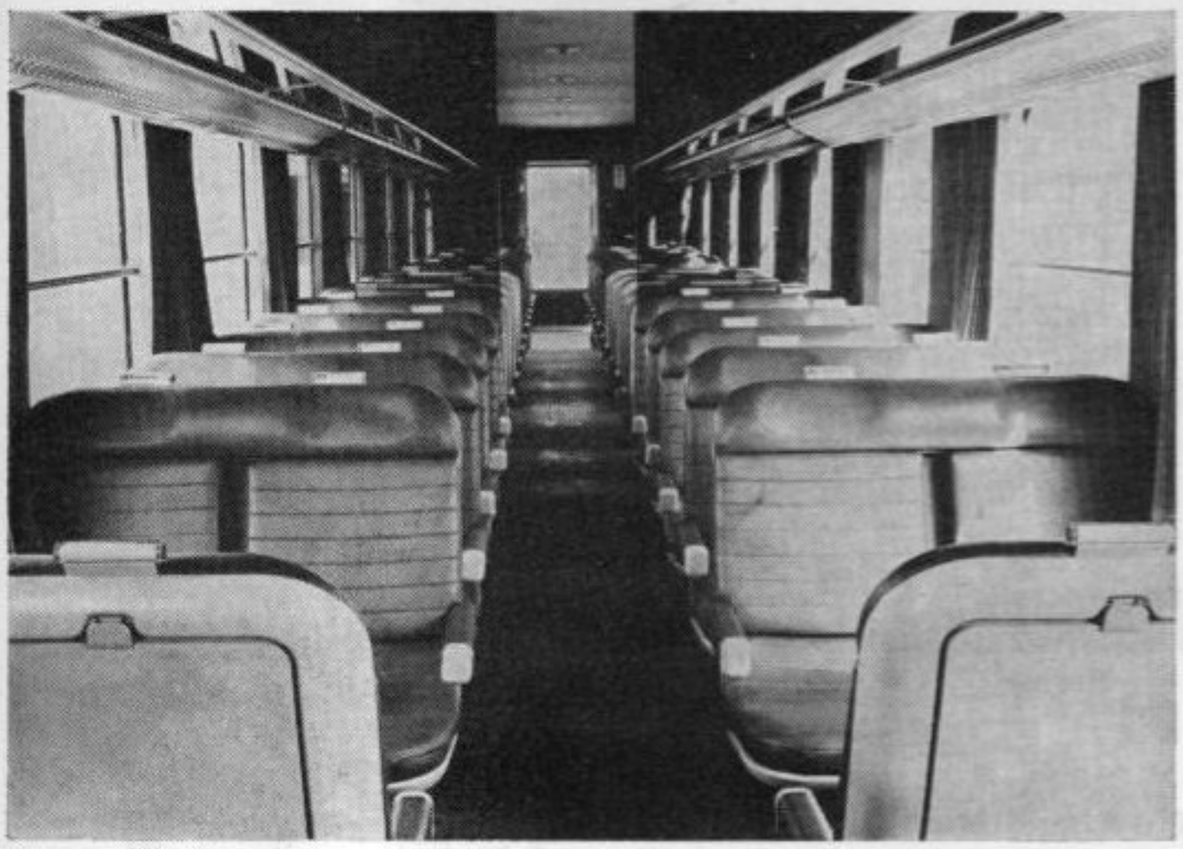
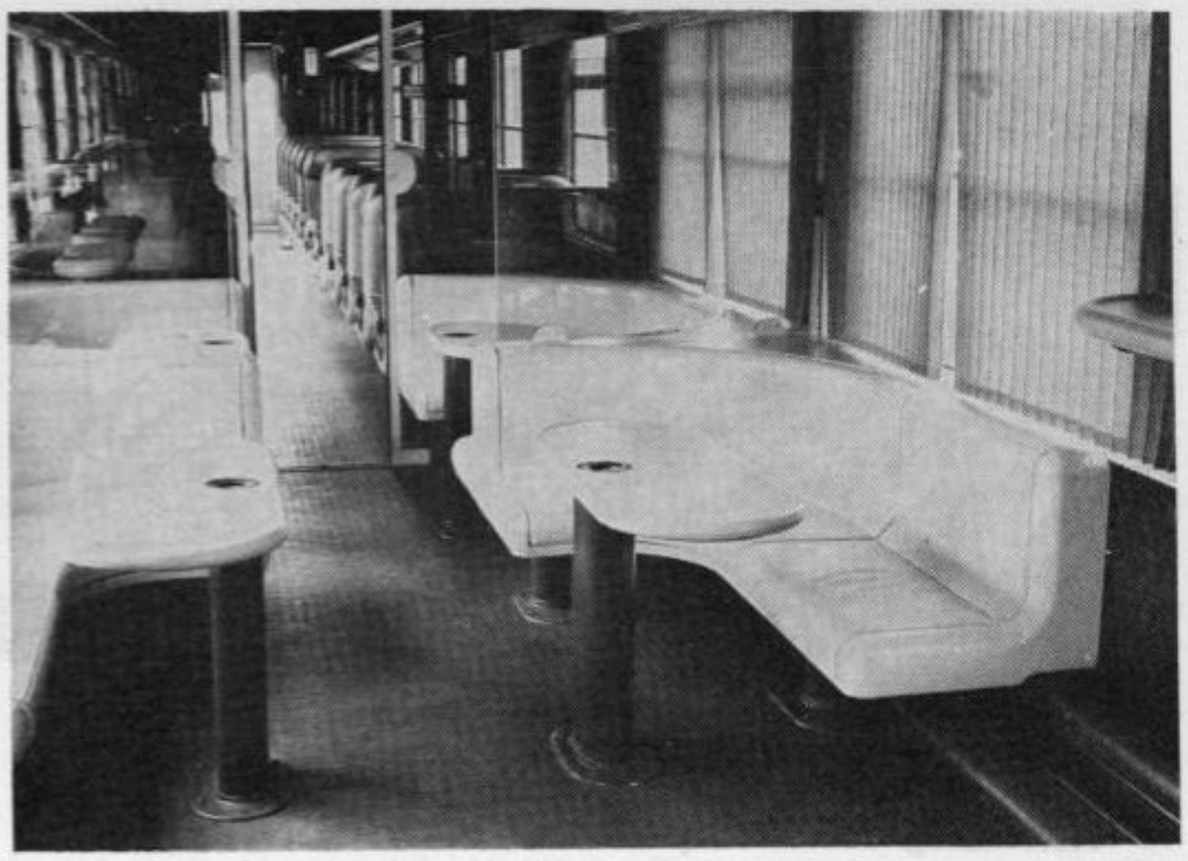


TABLEAU DES DIFFÉRENTS TYPES DE LA NOUVELLE GÉNÉRATION DES VOITURES "CORAIL"

	Type	Série	Numéro	Effectif	Capacité	Nombre de sièges de front	Bogies	Livrée	Affectation (Réseaux)	Observations
PROTOTYPES	VSE 69	$B^{11}u$	51 87 2190 998	1	66	3	Y32A puis Y32C	gris/vert	2	
	—	$B^{11}u$	51 87 2190 999	1	70	3 ou 4	Y32C	gris/vert	2	Voiture "MULTILAX". Sièges relaxes transversaux.
	VSE 70	A^9u	51 87 1990 999	1	54	3	Y32B2	gris/vert	2	Transformée en voiture d'essais.
	VTU 70	$B^{11}tu$	51 87 2191 999	1	84	4	Y32A2	Corail	2	Devenue voiture d'essais S 6 0 87 9991 267.
	Eurofima	A^4B^6u	61 87 3090 001 et 002	2	24/36	3/3	Fiat SNCF Y0270-S	Corail	—	
VTU 75		$A^{10}tu$	50 87 1077‴ 50 87 2077/‴	365	58	3	Y32A	Corail	Tous	
		$B^{10}tu$	ou 61 87 2071‴	1 050	88	4	Y32A	Corail	Tous	
		A^5B^5tu	50 87 30 ″ ‴	50	29/44	3/4	Y32A	Corail	—	En commande.
		$A^{10}rtu$	50 87 1077 ‴	75	58	3	Y32A	Corail	Tous	Local de restauration.
		$B^{10}rtu$	50 87 2077 ‴ 61 87 2071 ‴	75	88	4	Y32A	Corail	Tous	Local de restauration.
		B^5rtux	50 87 8577 001 à 150	150	44	4	Y32A	Corail	Tous	"Bar boutique".
		$B^{10}tu$	61 87 2071 291 à 325	35	80	4	Y32A	C1	2	Paris-Bruxelles-Amsterdam.
VU 75		A^9u	50/51 87 1970 ‴ 50/51 87 1977 ‴ 61 87 3070 001	105	54	3	Y32A	Corail	Tous	
		A^4B^6u	à 062 61 87 3070 073 à 075	65	24/36	3/3	Y32A	Corail	2, 4, 5	
		$B^{11}u$	—	15	88	4	Y32A	Corail	2„ 3, 5	En commande.
		$A^{11}u$	50 87 1177 ‴	70	66	3	Y32A	Corail	2,3	Express à parcours réduits.
		B^6Dd^2	51 87 8270 ‴	209	36	3	$Y32A^1/32A^2$	Corail	Tous	Sans climatisation.
		B^6Dux	—	10	48	4	Y32A	Corail	3, 4	Cabine de conduite. Marche réversible sur Paris-Tours, Paris-Le Havre. En commande.
		A^4B^6u	61 87 3070 063 à 072	10	24/36	3/3	Y32A	C1	2	Paris-Bruxelles-Amsterdam.
		B^6Dd^2	61 87 8270 269 à 279	11	36	3	$Y32A^1/32A^2$	C1	2	Paris-Bruxelles-Amsterdam sans climatisation.
		A^9C^9ux	—	60	36 couchettes	3 (position jour)	Y32A	bleu nuit / blanc cassé	4, 5	"Couchettes". En commande.
		$B^{10}C^{10}ux$	61 87 5070 ‴	290	60 couchettes	3 (position jour)	Y32A	bleu nuit / blanc cassé	4, 5	"Ccuchettes".
	VU 70	So	51 87 8070 ‴	17	40 lits ou 60 couchettes	—	Y32A	gris/vert	5	"Ambulance - dortoir", sans climatisation.
VSE		A^9u	61 87 1970 900 à 907	8	54	3	Fiat SNCF Y0270-S	C1	2	Paris-Bruxelles-Amsterdam.
		A^9u	61 87 1970 908 à 999	92	54	3	Fiat SNCF Y0270-S	Corail	1, 2, 5	



1 demoy



2 demoy

Pour terminer, nous ne ferons que mentionner les 80 fourgons « Corail » Dd²s type MC 76 qui se caractérisent par leur conception nouvelle inspirée du nouveau matériel et leurs coloris assortis au matériel Corail.

Le nombre de séries et de sous-séries inclus dans le tableau ci-joint pourra paraître élevé, mais n'oublions pas que la SNCF désirait offrir un matériel parfaitement adapté à chaque courant de trafic déterminé, tout en conservant une certaine unification (trois types de construction en fait) susceptible de lui procurer des économies non négligeables de maintenance et de fabrication.

(A suivre : le matériel Corail en HO).

1 - L'intérieur d'une voiture Corail, type VTU 75, de 2e cl. (type B10tu/B10rtu).

2 - Le coin "détente" d'une voiture Bar-Corail B5rtux (50 87 85 77 009-2).

LA PRESSE ETRANGERE

clive lamming

Model Railroader

Nous recevons coup sur coup les numéros de décembre 1977 et janvier 1978 de cette brillante revue américaine. Que dire, pour décembre 1977, de ces incroyables photos couleurs de réseaux qui ont été primées lors du concours 1977, non seulement les documents sont un exploit qui nous laisse nous demander avec inquiétude combien de décennies avons-nous de retard. mais aussi le réalisme des réseaux nous fait à nouveau nous poser la même question. Surtout la description d'un réseau industriel et portuaire de faible surface sans grandes lignes mais comprenant uniquement des embranchements et des voies de service qui se recoupent parmi les hangars, les docks et les jetées, voilà ce qui pourra inspirer plus d'un amateur, ceci d'autant plus que le plan et les splendides photographies couleurs à grand format sont très incitateurs : chers lecteurs, si vous n'achetez qu'une fois une revue étrangère cette année, achetez ce numéro de décembre 1977 de « Model Railroader » pour y découvrir ce fantastique réseau du « Arcadia Terminal Street & Dock. R.R. »! Il y a de quoi nous enthousiasmer... ou nous dégoûter, selon que l'on songe à ce que l'on pourrait faire en modélisme, comme en témoigne cet article, ou selon que l'on voit ce que l'on fait effectivement soi-même... Notons aussi un bon article sur la photographie des réseaux et les problèmes d'éclairage. Le numéro de janvier 1978 comporte une description d'un réseau à voie étroite très USA (chose rare), d'un très petit réseau circulaire en HO très bien fait quant au décor, une intéressante méthode de ballastage avec un astucieux équipement à faire soi-même, et toujours ces fantastiques photographies de réseaux !

Railway Modeller

De la couleur aussi dans cette excellente revue, pour février 1978. D'abord un réseau en HO représentant la gare de Buckingham au tournant du siècle et les belles photographies en couleurs à grand format sont un régal, autant que le réseau qui est un véritable travail de reconstitution historique d'une ville autour d'une gare. De la couleur aussi pour un réseau installé dans un garage autour de l'emplacement de la voiture et avec d'ingénieuses étagères partiellement repliables (attention en rentrant la voiture un soir de brouillard !). Mais il y a aussi un très beau réseau en « O » du type embranchement rural dont le tracé simple et exact ne surcharge pas le paysage et permet de mieux voir la finesse du matériel, et un quatrième réseau en HO au tracé classique. Quatre réseaux dans un seul numéro, cela vaut la peine de l'acheter, sans compter des articles constructifs comme des essieux réellement suspendus avec plaques de garde, et boîtes coulissantes, ou comme une installation de déchargement de wagons de charbon dans une péniche formant un ensemble industriel très spectaculaire et fonctionnel.

Eisenbahn Magazin

Pour janvier 1978, nous avons relevé un article sur une collection de jouets anciens avec du très rare train d'avant la première guerre mondiale, une visite chez Arnold, une intéressante étude de réseau en HO au tracé assez original.

Miniaturbahnen

Le numéro de janvier 1978 de cette revue est très riche en petites solutions techniques à divers problèmes posés par le réseau : la commande d'aiguillages par un véritable moteur électrique caché sous le réseau donnera, par la lenteur du mouvement, un spectacle plus réaliste que les claquements de la commande par électro-aimant traditionnelle ; une commande électro-hydraulique pour des signaux surprendra aussi plus d'un lecteur ; un système permettant de commander des accessoires à forte consommation au moyen d'un « Mini-Reed » intéressera les amateurs de tous écartements ; une adaptation de l'attelage court « Roco » à du matériel de diverses marques comme « Fleischmann », « Märklin », « Liliput », etc. avec de très nombreuses photographies à l'appui nous convaincra des immenses avantages esthétiques de ce système ; mentionnons toujours les traditionnelles descriptions de réseaux en HO ou en N avec de belles vues très fouillées.

LE DECOR DU RESEAU

xavier jacquet

CONSTRUCTION

(voir encart couleur à découper).

LE POSTE 5 DE LONGUEAU ET LE P.N. 79 DE LA RÉGION OUEST.

Parmi les bâtiments propres au chemin de fer et en dehors de la gare le poste d'aiguillage et la maisonnette du garde-barrière sont certainement les plus connus du grand public. Ces bâtiments sont en effet toujours situés en bordure des voies ferrées et bien visibles des voyageurs.

Le poste d'aiguillage est l'un des éléments vitaux de la circulation ferroviaire.

Ce poste, sorte de tour de contrôle, a actuellement, grâce aux progrès de l'électromécanique perdu le plus souvent sa fonction de tour d'observation, d'où il était possible de contrôler directement le trafic et les signaux.

Les PRS modernes contrôlent certainement mieux et sur une plus longue distance les mouvements des trains que les antiques postes manuels mais ils ont souvent perdu cette haute silhouette élégante qui les caractérisait (voir chapitre traitant des grandes orientations). Certains petits PRS sont même installés dans le BV des gares !

Le poste 5 de Longueau, dominant le vaste complexe ferroviaire d'Amiens (réseau du Nord) est d'une architecture absolument remarquable. De style nord, il a survécu à la traction vapeur. Récemment modernisé, ce poste a toutefois perdu un peu de son élégance, la disparition de la passerelle courant tout au long de la cabine ayant rompu l'équilibre de l'architecture du bâtiment. Ce poste semble aujourd'hui plus massif et les deux petits balcons placés devant les portes d'accès à l'ancienne passerelle n'arrangent rien !

Sa construction de brique et de pierre en fait un élément typique hautement décoratif sur un réseau modèle et sa haute silhouette le destine plus particulièrement aux installations ferroviaires importantes (triages, gares de bifurcations) installations dont les modélistes sont friands.

La maisonnette du garde-barrière, du type ouest se retrouve en fait à quelques variantes près sur tous les réseaux de la SNCF. Ce type de bâtiment est très répandu, car les anciennes compagnies avaient profité de toutes les intersections rails-route pour créer des postes de garde et ainsi offrir un logement au personnel de voie.

Construction à l'échelle.

Les Nistes, peu gâtés par l'industrie en productions de style français, seront donc favorisés ici, mais il n'est pas interdit de doubler par ailleurs les dimensions des éléments des dessins pour une réalisation en HO.

Nous devons mettre en garde les amateurs désirant réaliser les bâtiments, de leur relative difficulté de montage, difficulté provenant de la petitesse des pièces et des assemblages. Le mode de montage que nous vous proposons vous permettra, nous le souhaitons, une construction correcte.

Matériel nécessaire.

— 1 planche Loco-Revue ;
— 1 morceau de carton de 1 mm d'épaisseur environ ;
— 1 paire de ciseaux ;
— 1 couteau à lame mobile type X'acto ou, de préférence, un cutter ;
— 1 couteau pointu pas trop tranchant pour marquer les plis ;
— 1 pot de colle à papier ;
— 1 double décimètre ;
— Quelques crayons feutres de teintes gris clair et gris foncé.

Règle de montage.

— Chaque pièce est repérée par un chiffre entouré.
— La position de certaines pièces est repérée à l'emplacement du collage par le chiffre correspondant à la pièce à assembler.
— La ligne de pliage à l'intérieur est représentée par un trait mixte (voir fig. B).
— La ligne de pliage à l'extérieur est représentée par un trait fin (voir fig. A.).
— Bien marquer les plis.
— Ne pas utiliser de colle trop épaisse.

Construction du poste d'aiguillage.

Pièces 1 à 12 et 28.

1) Les planchers. Pièces 6, 7 et 8.
Découper les pièces 6 et 7, plier la pièce 7 suivant les pointillés et la placer sur la pièce 6. Vérifier que les quatre poutres ainsi réalisées sont bien confondues avec le tracé de la pièce 6.

Découper la pièce 8 dans un carton de 1 mm d'épaisseur environ. Cette pièce aura une dimension de 35,5 × 74,5 mm.

2) Les façades.

Découper soigneusement les pièces 1, 2, 3 et 4 ; marquer les plis comme indiqués sur la planche et le croquis de montage. Seul point délicat, les corbeaux correspondant aux poutres du plancher (6 et 7) qui sont obtenus directement par pliage. Pour cela faire avec une lame bien affutée des incisions comme indiquées sur les croquis C et D.

Réaliser le pliage des quatre parties en veillant, au moment du pliage de la partie

Fig. 1

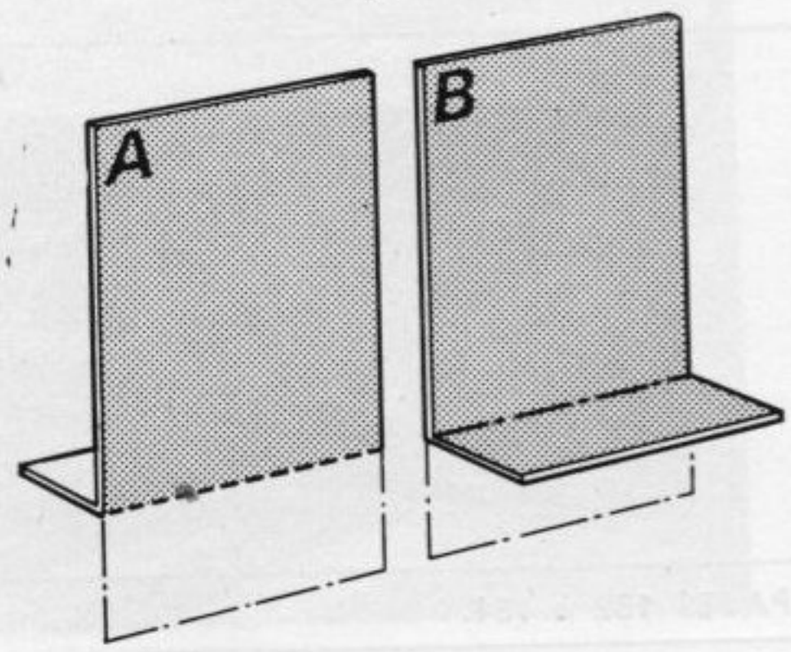


Fig. 2

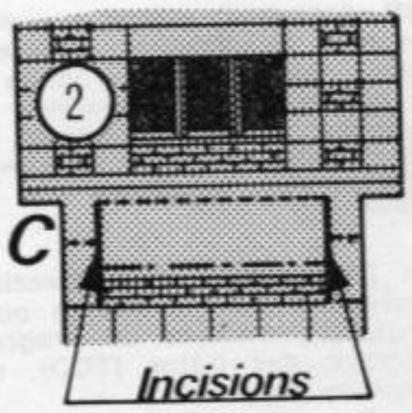
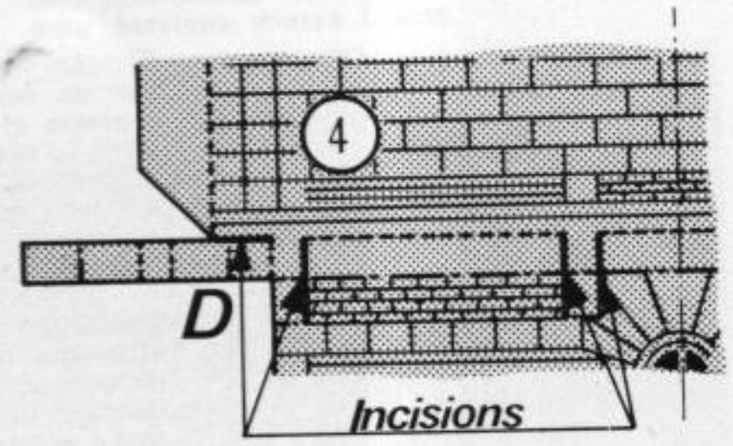
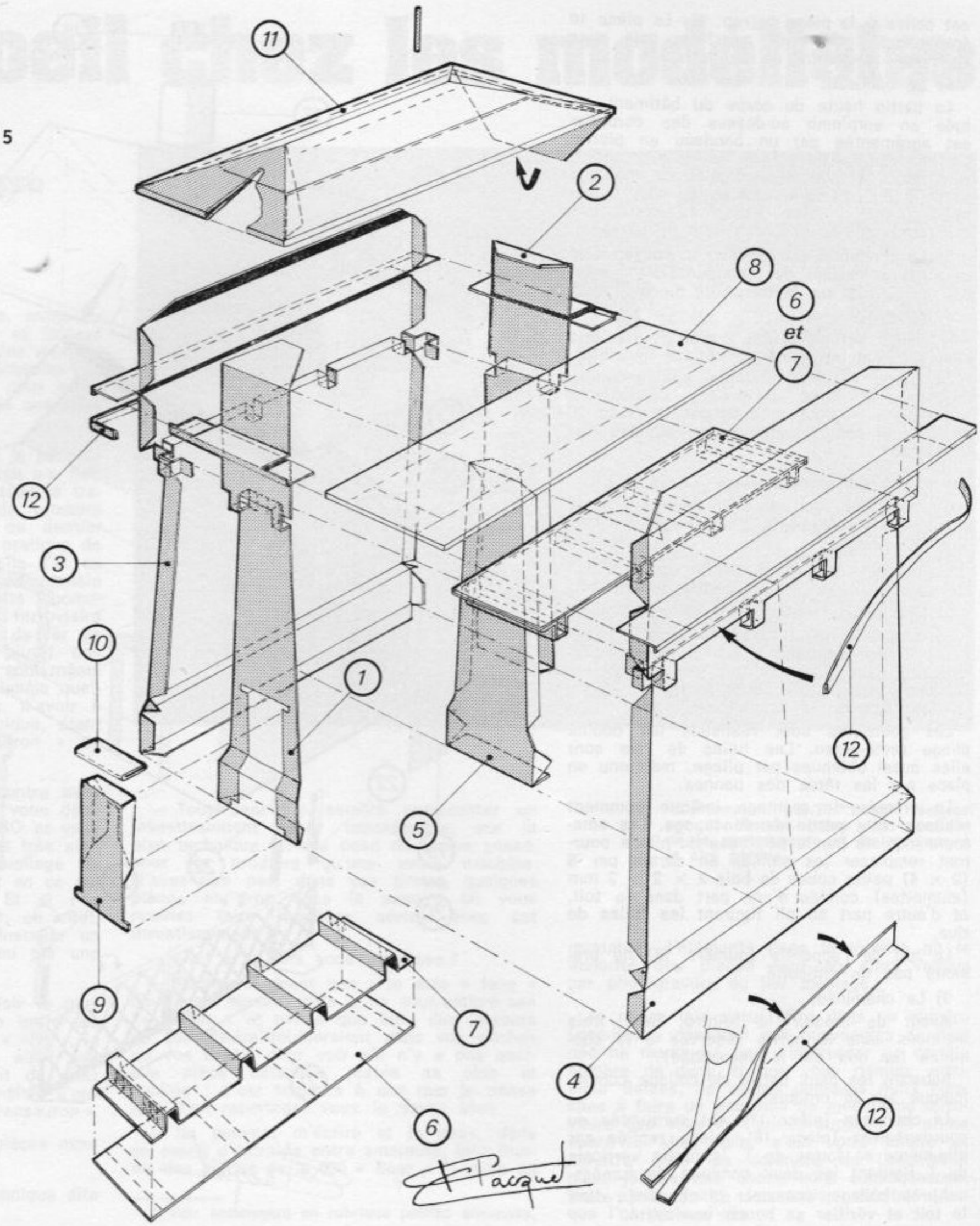


Fig. 3



LE POSTE D'AIGUILLAGES N° 5 DE LONGUEAU.



en surplomb, à bien faire ressortir les 12 corbeaux.

Découper et plier la pièce de renfort n° 5.

Assemblage du bâtiment.

Pour bien réussir cet assemblage assez délicat, procéder comme suit :

1) Prendre le plancher pièces 6 + 7 et le présenter en face des façades 3 et 4. Vérifier que les poutres s'encastrent bien dans les corbeaux. Si tout est bien en place, coller définitivement l'ensemble 6 + 7 et 3 et 4.

Compléter le poutrage du plancher en pliant et en collant les quatre languettes des pièces 3 et 4 (zone hachurée de la pièce 7). Contrôler leurs positions exactes au moyen des pièces 1 et 2. Cette fois encore, les corbeaux doivent parfaitement correspondre aux quatre petites poutres ainsi constituées.

2) Le second plancher numéro 8 sert de renfort à la passerelle courant tout autour de la cabine. Les parties des pièces 3 et 4, représentant cette passerelle, sont repliées de part et d'autre du carton numéro 8. Vérifier au moyen des faces latérales 1 et 2 que le carton n'est ni trop large, ni trop long et qu'il est parfaitement centré. Ces vérifications faites, le coller aux pièces 3 et 4.

3) Coller la pièce numéro 5 (entretoise des pièces 3 et 4), puis coller les pièces 1 et 2 en veillant à ce que les joints entre **1, 2, 3 et 4** correspondent exactement.

Le corps du bâtiment est terminé.

4) La toiture.

La toiture est réalisée d'un seul tenant par la pièce numéro 11, après découpage, pliage et collage des quatre pans. Réaliser les verrières recto-verso. Ces dernières sont obtenues grâce à un double pliage autour de la rive figurant la gouttière et renforçant le bord de la toiture.

L'ensemble étant bien sec, le coller au corps du bâtiment.

5) Le portail.

Le portail d'entrée est réalisé au moyen des deux pièces 9 et 10, la pièce numéro 9

est collée à la pièce 1 (rep. 9). La pièce 10 (recto-verso) est pliée en deux, puis mise en place au-dessus de la porte.

6) Le bandeau.

La partie haute du corps du bâtiment, située en surplomb au-dessus des corbeaux est agrémentée par un bandeau en pierre. Ce bandeau (pièce n° 12) est plié en deux, puis découpé suivant le croquis de montage et collé en partant du milieu du côté numéro 4 (partie sombre située au-dessus des corbeaux) puis en faisant le tour du bâtiment.

7) La cheminée est obtenue au moyen d'un bâtonnet de 6 mm de longueur (⌀ 1 mm). Elle est collée sur le toit, côté pièce 2 et 3.

8) Finition.

Quelques retouches au crayon feutre gris clair rendront les joints de collage invisibles.

La pièce 28 est destinée aux amateurs désireux de faire disparaître l'appellation « Longueau ». Pour cela couper la pièce 28 en deux et coller chaque moitié sur les inscriptions.

La maison du garde-barrière pièces 13 à 27.

Ce petit bâtiment est beaucoup plus facile à réaliser que le poste d'aiguillage.

1) Le bâtiment.

Le bâtiment est composé du corps principal (pièce 13) et de l'appentis (pièce 14).

2) Les toitures (pièces 15 et 16).

La toiture numéro 15 est délicate à réaliser car elle est obtenue par pliage comportant les deux pans du toit, les gouttières, les pannes de la charpente et les tuiles de rive protégeant les arbalétriers.

Les gouttières sont réalisées par double pliage recto-verso. Les tuiles de rive sont elles aussi obtenues par pliage, maintenu en place par les têtes des pannes.

Le croquis de montage indique comment réaliser cette partie du découpage. Les amateurs inquiets par la petitesse du pliage pourront remplacer les pannes en carton par 8 (2 × 4) petits cubes de bois 2 × 2 × 2 mm (alumettes) collées d'une part dans le toit, et d'autre part au pli figurant les tuiles de rive.

Le toit de l'appentis (numéro 16) ne présente pas de difficulté.

3) La cheminée.

Avant de monter la toiture, faire trois incisions dans la partie réservée à la cheminée (en noir sur le découpage).

Rabattre les deux pattes de collage comme indiqué sur le croquis.

La cheminée (pièce 17) est surmontée du couronnement (pièce 18), pièce repliée sur elle-même en forme de T, la partie verticale du T figurant les deux conduits de fumées.

Après collage, encastrer la cheminée dans le toit et vérifier sa bonne verticalité.

4) Les fenêtres (pièces 19, 20, 25 et 26).

L'ensemble de ces pièces a pour but de donner du relief aux façades.

Deux versions sont offertes à l'amateur : volets ouverts (pièces 19 et 25) ou volets fermés (pièces 20 et 26), toutes les combinaisons des deux étant possibles.

Les pièces 19 et 20 sont destinées aux fenêtres du rez-de-chaussée, les pièces 25 et 26 correspondent aux fenêtres de l'étage.

5) La porte (27).

La porte (pièce 27) sera d'abord comme pour les fenêtres (29 et 25) ajourée au cutter, puis découpée et collée sur la façade.

6) Les barrières (pièces 21, 22, 23, 24).

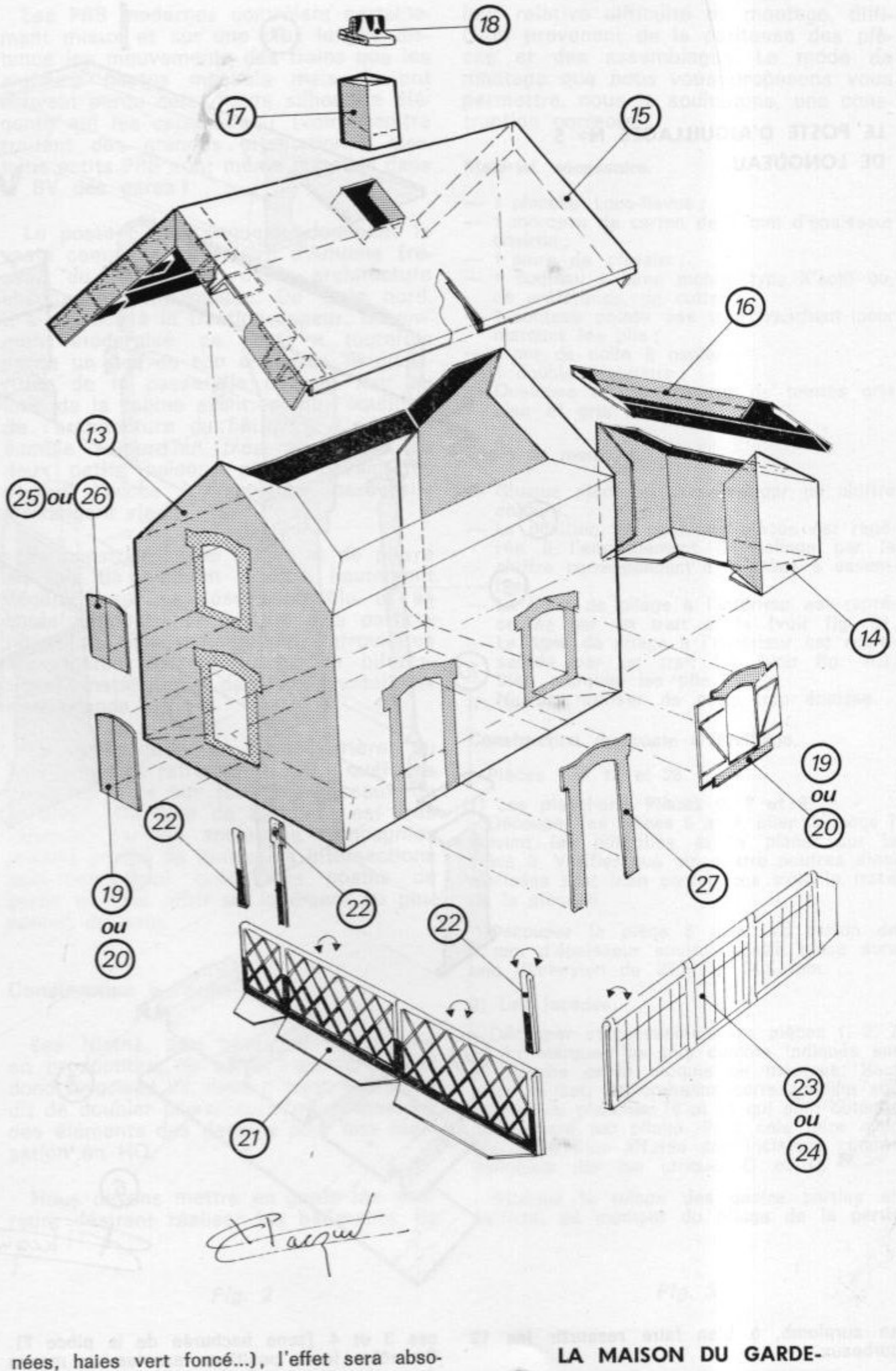
Ces dernières sont uniquement dessinées, mais si l'amateur prend soin de les placer devant un second plan foncé (routes goudronnées, haies vert foncé...), l'effet sera absolument réaliste.

La barrière choisie est du type à doubles vantaux pivotants tel qu'il en existe encore dans les campagnes et aux abords de certaines installations ferroviaires (entrées de dépôts, gares de marchandises...).

Réalisées recto-verso par pliage, la barrière sera fixée au décor grâce à une languette que l'on aura soin de peindre ou de dissimuler dans la chaussée.

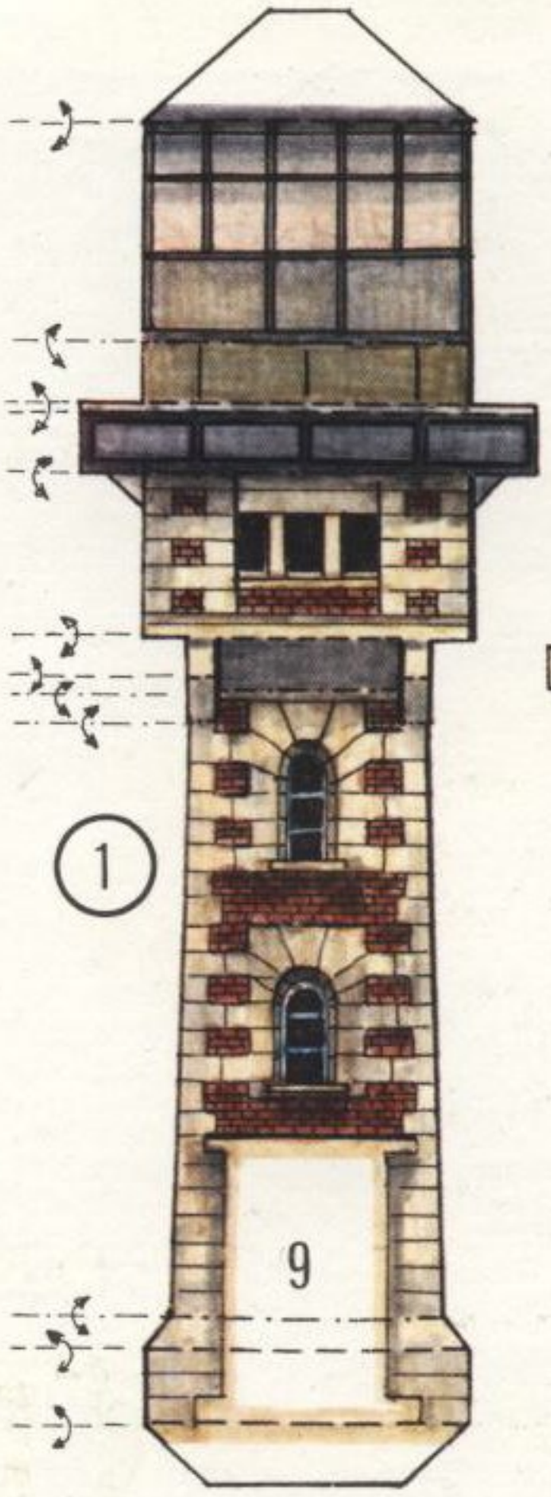
Cet élément est complété des montants verticaux (rep. 22). Les barrières en béton (rep. 23 et 24) répondent aux mêmes critères.

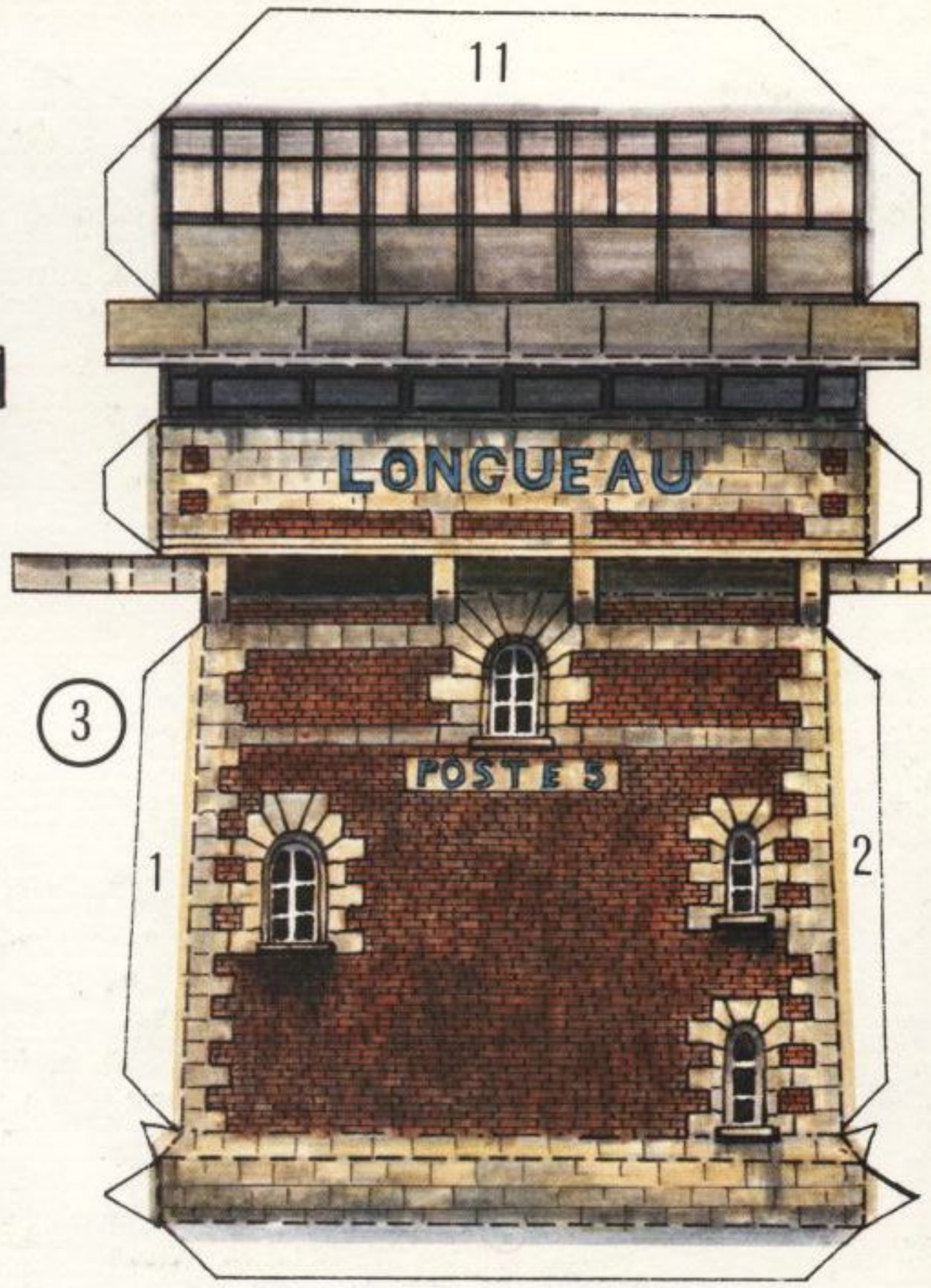
Bonne réussite !

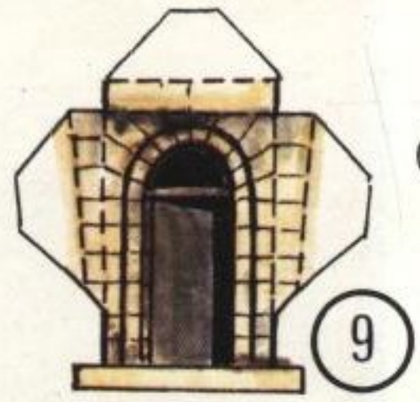


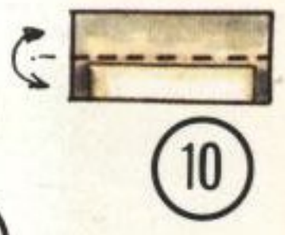
LA MAISON DU GARDE-BARRIERE (P.N. 79 région Ouest).

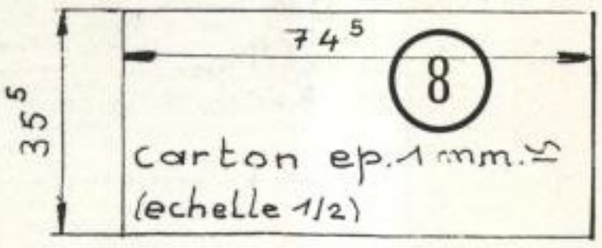
Poste 5, région Nord (Longueau). Rep. 1 à 12

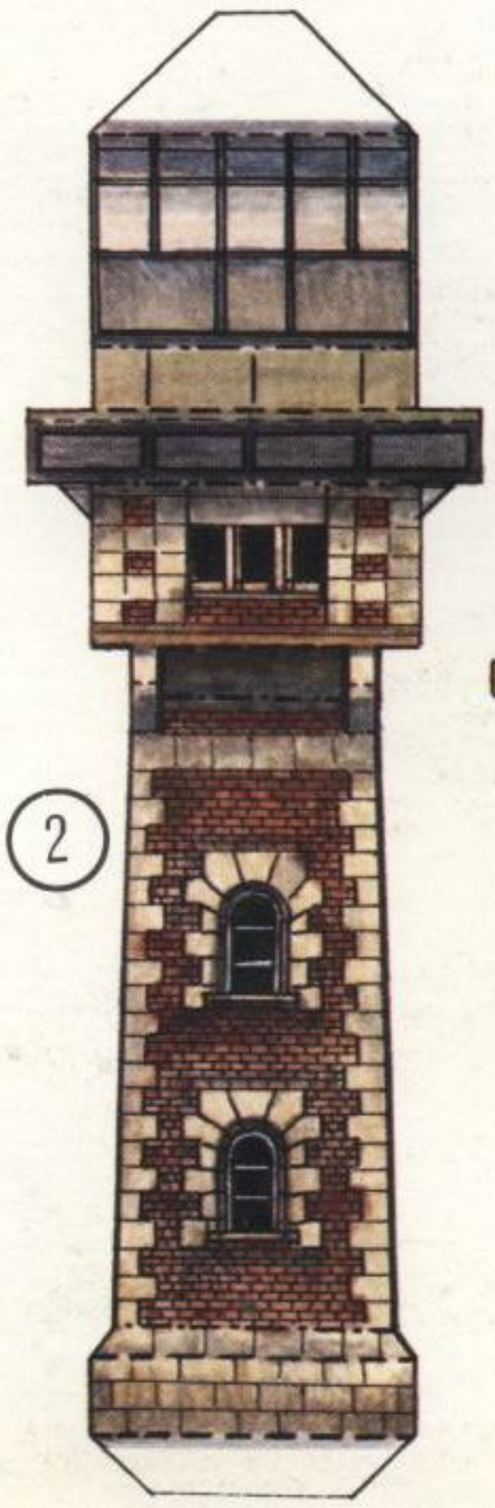


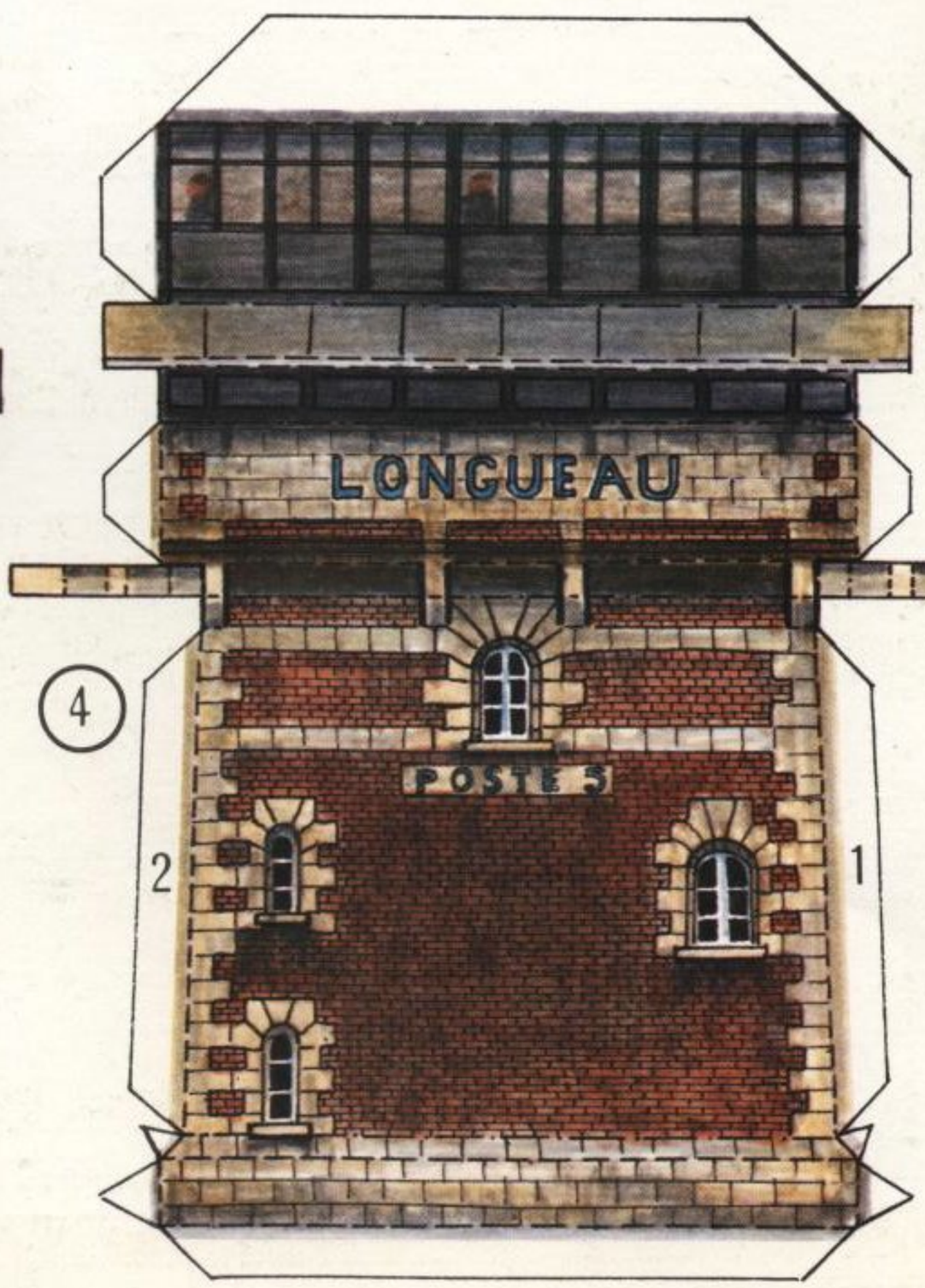


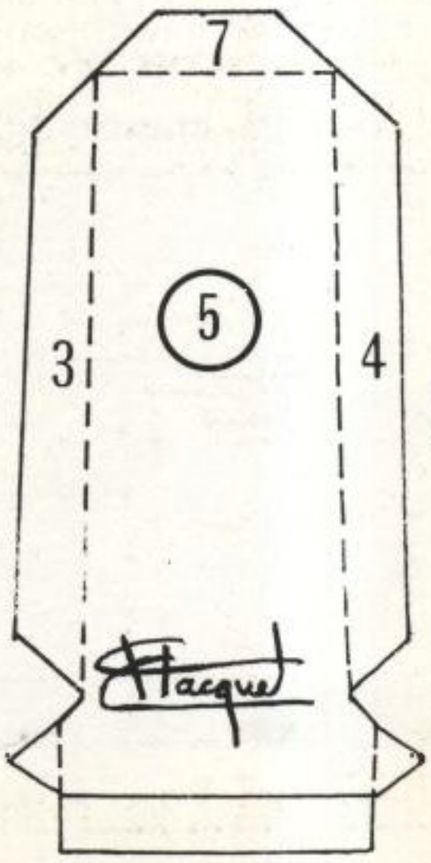




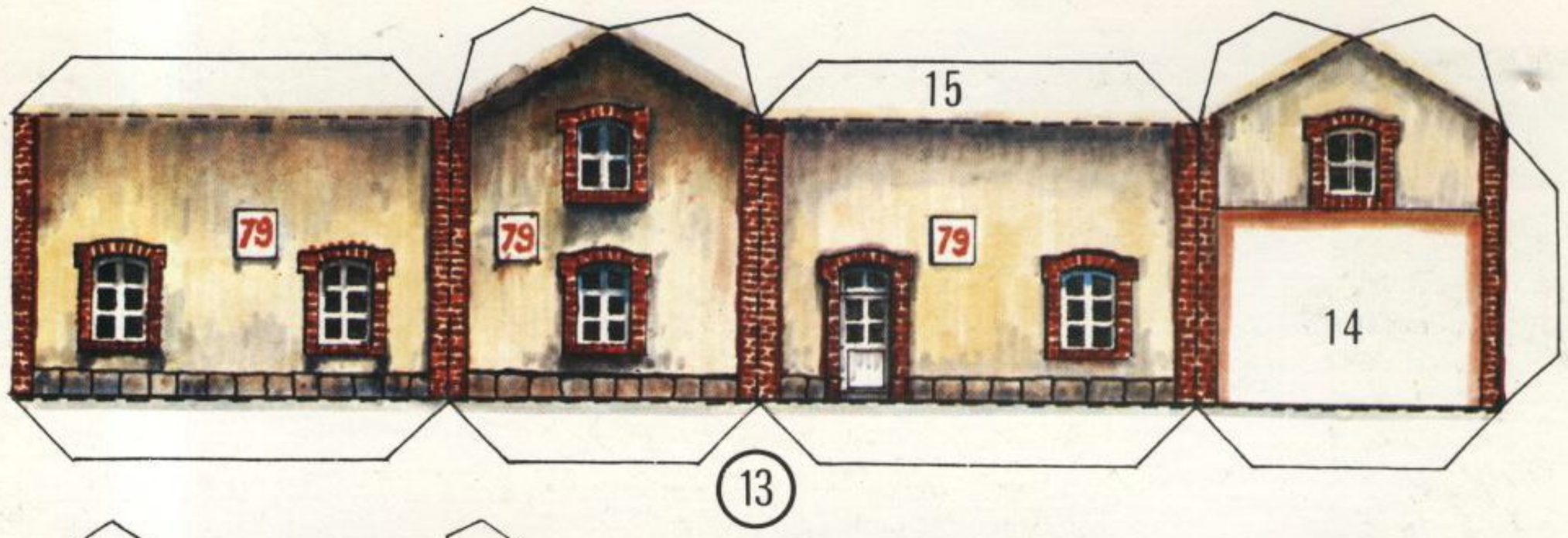


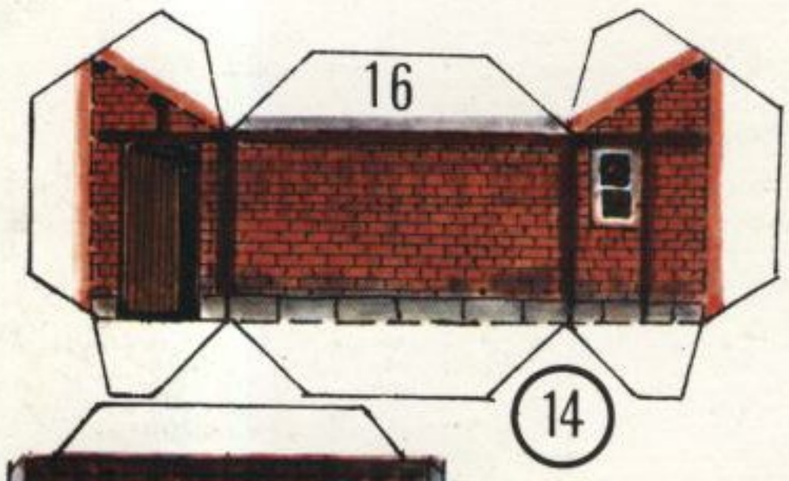


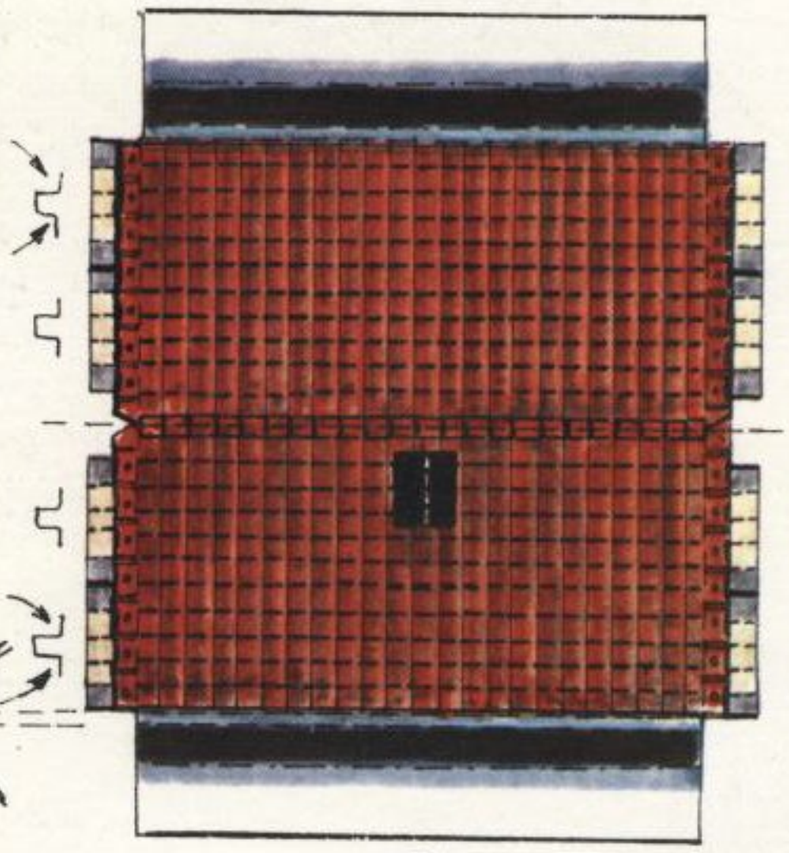


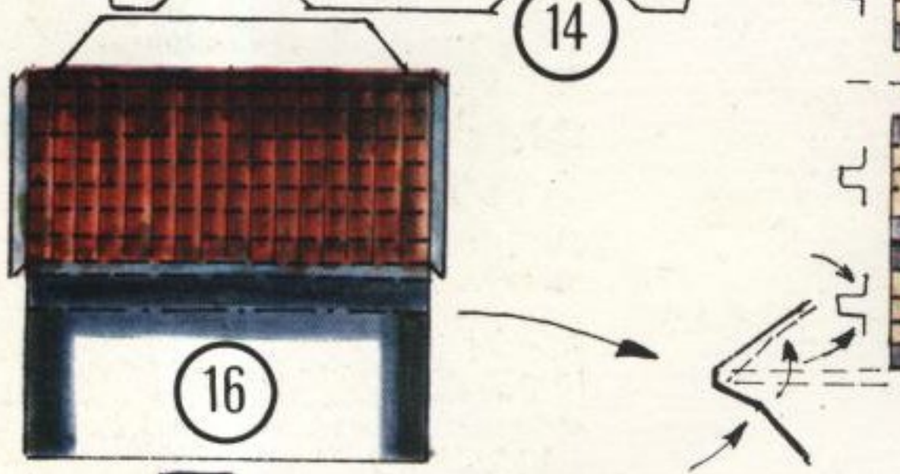


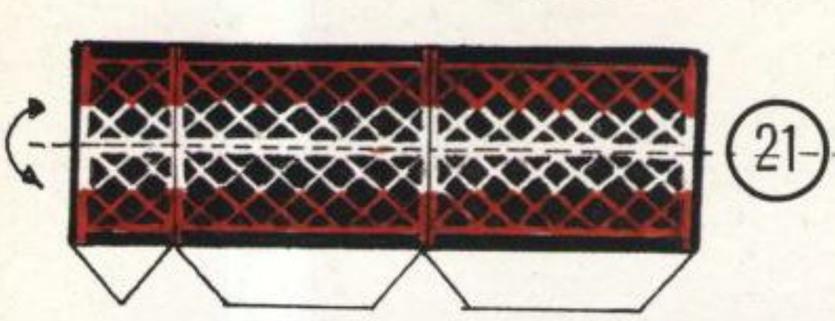
P.N 79, région Ouest. Rep. 13 à 27

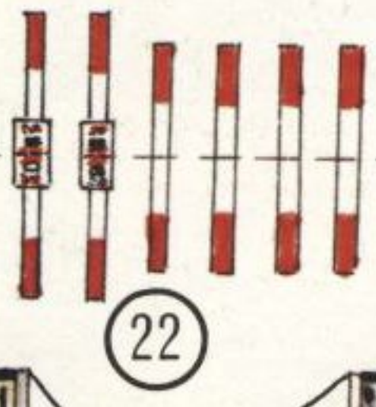


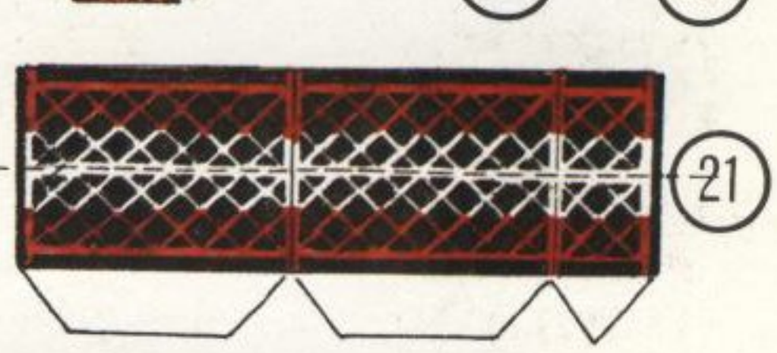


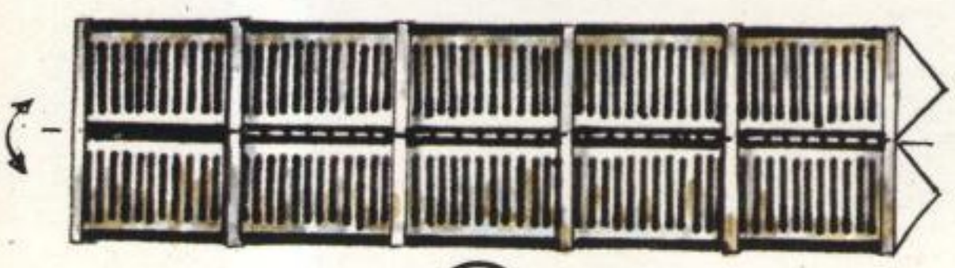


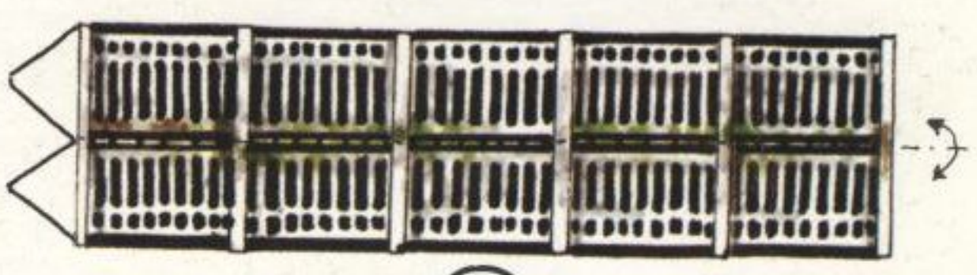


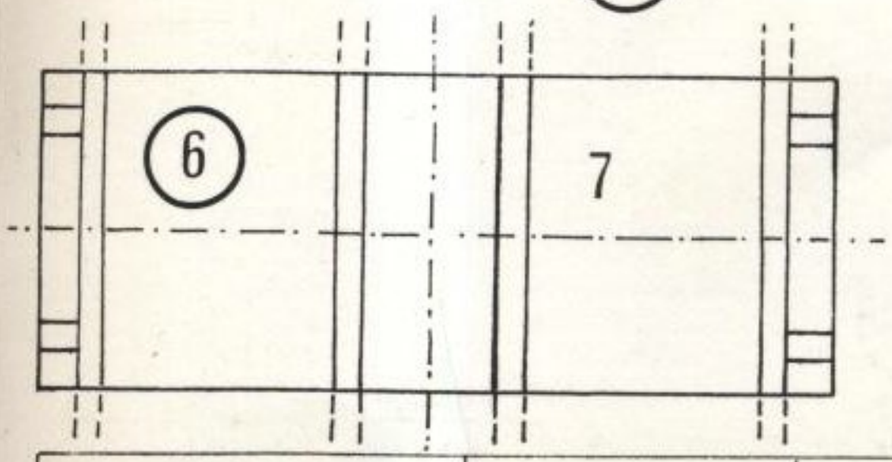


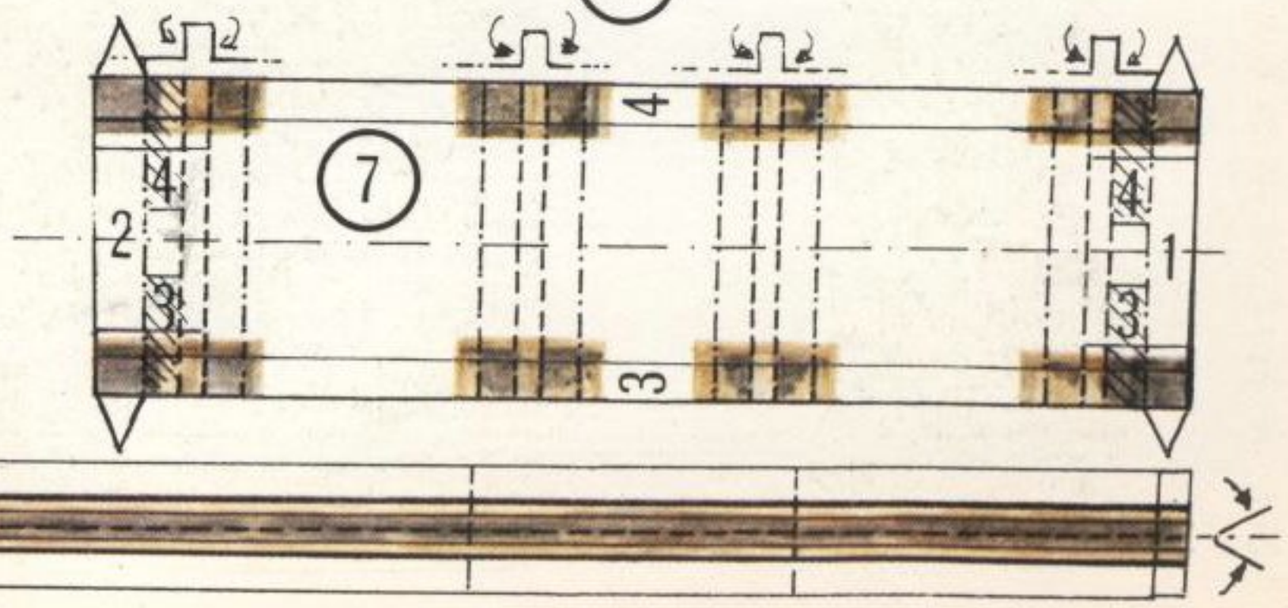












Echelle 1/160